

SUBA János*
Provokáció a komáromi határállomáson.
(Provocation at the railway station of Komárom.)

Absztrakt

A trianoni békediktátum Magyarországot megcsonkította. Területének 2/3-át, lakosságának pedig 50 %-át elcsatolta. Az új határok kijelölése nyomán számos gond keletkezett. Az egyik ilyen nehézséget a komáromi határállomás képezte, amely végül is annak ellenére maradt megoldatlan a Felvidék déli sávjának a visszacsatolásáig, hogy a magyar és a csehszlovák kormányok 1927-ben határforgalmi egyezményt kötöttek.

Kulcsszavak:

a komáromi határállomás ; magyar-csehszlovák határforgalmi egyezmény ;
határállomások a magyar csehszlovák határon 1920-1938 ; HABARDA János kémügye ; Komárom 1920-1938.

Abstract

Trianon peace dictatum mutilated Hungary. 2/3 of its territory and 50% of its population. As a result of the designation of new borders, there were many problems. One of these difficulties was the Komárom border station, which, in the end, remained unresolved until the Southern Lights of the Felvidék were backed up until the Hungarian and Czechoslovak governments signed a border traffic agreement in 1927.

Keywords:

the border inspection post of Komárom ; Hungarian-Czechoslovak border traffic convention ; border stations at the Hungarian Czechoslovak border between 1920 and 1938 ; János HABARDA's spy case ;
Komárom 1920-1938.

* - *Open Researcher and Contributor ID* = Nyílt Kutató és Közreműködő Azonosító (ORCID)
<https://orcid.org/0000-0002-2310-7746>

Institutional attachments = Szerző intézményi kötődései :

- Bertalan Szemere Scientific Society of History of Hungarian Law Enforcement = Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság

- Ministry of Defence Military History Institute and Museum = Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

@: suba.janos@mail.militaria.hu

DOI : prefixHU-EISSN2560-094XTOMIV.145-168.p

A vesztes háború után, a történeti Magyarország felbomlásával az ország geopolitikai helyzete is megváltozott.¹ Közismert tény, hogy az utódállamok határainak megvonásában, illetve katonai, gazdasági, potenciáljának megerősítésében, fenntartásában nagy szerepe volt a magyar vasúthálózat szétदारabolásának. A történeti Magyarország romjain „szörnyszülött” utódállamok jöttek létre. Az Antant számára a kisállamok megnyerése és megerősítése, – hogy feladatukat be tudják tölteni – fontos feladattá vált. Ezért az etnikai és a történelmi elvek helyett támogatták a gazdasági, stratégiai és közlekedési szempontokon alapuló határokat. Csehszlovákia, Románia és Jugoszlávia megakadályozta, hogy Magyarországgal való határaikat az etnikai szempontok figyelembevételével húzzák meg. Ez nem csökkenti Franciaország felelősségét, hogy rövidlátó politikájával tudomásul vette, támogatta, majd a békekonferencián keresztül erőszakolta, és azokat sem akik elfogadták.²

Az utódállamok az elcsatolt vasútvonalak felhasználásával egységes vasúttrendszert alakítottak ki, amely a trianoni határral párhuzamosan haladva lehetővé tette, hogy a vasúti forgalom elkerülje Magyarországot.³ Az osztrákoknak – hála a soproni népszavazás eredményének – nem sikerült a megszerzett vasútvonalakat beintegrálni a saját vasúti hálózatukba.

Magyarország estében az egységes koncepció alapján kiépült vasúti hálózat megcsonkult. A trianoni határ 54 magyar vasútvonalat vágott ketté. Az utódállamok „hullarabló mentalitásából” eredően a megcsonkított országban közlekedési nehézségek alakultak ki.⁴ Csehszlovák viszonylatban 13, román viszonylatban 14, jugoszláv viszonylatban 17, osztrák viszonylatban 10 vasútvonal került szétदारabolásra. Ezeken a vonalakon az ország területi integritásának helyreállítása után felvették a forgalmat.⁵

Nagyon nehéz helyzet alakult ki. Egyrészt a vasúti összeköttetést fenn kellett tartani az elszakított országrészekkel, míg a helyzet nem normalizálódott, másrészt a nemzetközi közlekedési egyezményekben vállalt kötelezettségeinknek meg

kellett felelni. Az új közlekedési helyzetben az új feltételeknek megfelelően újra kellett értékelni a közlekedéspolitikai el-sőbbségeket, a kialakult nemzetközi feltételeknek megfelelő-en. Ez azt jelentette, hogy el kellett döntení melyik vonalon marad meg a forgalom, ennek megfelelően a kijelölt vasútál-lomásokat a nemzetközi forgalom számára alkalmassá kellett tenni, és megkötni a nemzetközi szerződéseket.

Határállomások és kijelölésük, nemzetközi szerződések

Határátkelőhelyek vagy röviden határátkelők a közúti vagy vasúti útvonalakon, az országhatár közelében kialakított ob-jektumok, amelyek lehetővé teszik a legális határátlépést olyan határszakaszokon, amelyek nem léphetők át bárhol. (Nem csupán közúti és vasúti átkelőhelyek, hanem vízi és légi határátkelők is léteznek, illetve egyes határátkelőhelyeken ezen forgalomfajták együttese is megvalósulhat. A két világ-háború közötti időszakban a Magyar Királyságban is működött légi és vasúti határátkelőhely is. *A szerk.*) A határátkelőhelyek nagy területtel és olyan műszaki megoldásokkal, emberi és technikai erőforrásokkal rendelkeznek, amelyek lehetővé te-szik a hatóságok számára:

- a forgalom megállítását ellenőrzés céljából;
- a forgalom terelését, elosztását (például teher- és személy-forgalom elkülönítése);
- a személyi és egyéb okmányok ellenőrzését;
- a forgalomban szállított áruk vámellenőrzését;
- a forgalom ellenőrzött tovább engedését az országhatár irá-nyába;
- az átkelőhely lezárásával a forgalom leállítását;
- a jogsértő átkelési kísérletek és egyéb jogellenes cselekmé-nyek elleni hatósági fellépést;
- a határ ellenőrzött, szabályszerű átlépését;
- az utazók számára lehetővé tenni a határátlépés ideje és he-lye hatóság általi igazolásának megszerzését;
- a szállított áruk vámhatósági ellenőrzését.

A vasúti határállomások olyan vasútállomások, melyek-ből egy másik országba vezető vasútvonal kezdődik el. A ha-

tárállomások jellegzetessége, hogy ott minden esetben útlevél és vámvizsgálat történik, továbbá a vasútállomás közvetlen közelében — általában néhány kilométernyi távolságban — az államhatár.

A határállomásokon minden esetben van kocsivizsgáló, minden esetben kell kocsivizsgálatot tartani, és általában itt cserélnek mozdonyt is a szerelvények. A határállomásokon minden esetben tartanak fékpróbát. Nemzetközi egyezmények írják elő azt is, hogy melyik állomáson kell mozdonyt és személyzetet váltani, és hogy hol kell a teljes fékpróbát megtartani.

Határállomások közötti vasúti közlekedés egyik szabálya, az hogy a határ két oldalán elhelyezkedő vasúti határállomások esetében az érintett vasútigazgatóságoknak az ott szolgálatot teljesítő személyzete csak a nemzetközi egyezményekben meghatározott feltételek szerint kommunikálhat egymással, ennek megfelelően közlekedhetnek a vonatok. Ezért például nem lehetett ezeken az állomásokon szolgálatot teljesítő forgalmi szolgálattevőknek egymással telefonon érintkezni.

Minden esetben az indító határállomásnak kellett a másik ország határállomásának megfelelő nyelven és alakban a szükséges engedélyt kiállítani, de ehhez csatolni kellett az indító határállomás adott nyelvű és formátumú írásbeli rendelkezését. Fontos szabály volt, hogy még rendkívüli esetben sem közlekedhetett a forgalomirányítási egyeztetések nélkül a szomszédos ország határállomásáról érkező mozdony a másik határállomás országában. Minden esetben a mozdonyok személyzetének ismernie kellett — az indító ország mellett — a fogadó ország forgalmi szabályozását is.

Nemzetközi egyezmények szabályozták a határállomások létesítését. A trianoni békediktátum közlekedési rendelkezései konkrétan írták elő a vasúti közlekedés folytonosságát biztosító feltételeket.⁶ A magyar kormány mindvégig fenntartotta azt az általános elvi álláspontját, hogy az államhatár által átszelt összes vasúti vonalnak alkalmas időben való megnyitását kívánja.

A megváltozott európai közlekedési viszonyok rászorították az érdekelt államokat arra, hogy a vasúti hálózaton a nemzetközi forgalmat minél előbb szabályozzák. Így került sor a Magyarországon áthaladó, Csehszlovákia és Jugoszlávia közötti vasúti forgalom megindítására Pozsony – Nagykanizsa - Murakeresztúron vonalon. A tervezett vasúti forgalom egyik fontos állomása volt a Komáromi pályaudvar.

1921. évi porterósei konferencián, — ahol az Osztrák-Magyar Monarchia utódállamainak képviselői is részt vettek — a felek vasúti egyezményt kötöttek egymással. Ennek értelmében az utódállamok kötelesek voltak az Osztrák-Magyar Monarchia időszakában forgalomba helyezett, vagy az újonnan létesített határállomásokat megnyitni, és üzembe helyezni. Ez Magyarország számára nem kevesebb, mint 40 határállomás megnyitását jelentette.⁷ 1921-től az egyes utódállamokban lévő vasúti kocsik már átmehettek az államok határán.⁸

Az 1924. évi Berni, majd az 1928. évi Genfi vasúti értekezlet egyezményben szabályozta a nemzetközi vasúti forgalmat.⁹ A genfi vasútügyi egyezmény 2. cikkében lefektetett elveknek megfelelően a kölcsönös forgalom minél előnyösebb lebonyolítása érdekében a közös vasúti határállomások elvi álláspontjára helyezkedett a magyar állam. Ez azt jelentette, hogy az egyes átmeneti vonalakon váltakozva hol egyik, hol másik állam területén jelölnek ki állomásokat, ahol a határátmeneti szolgálatokat mindkét állam hivatalai és hatóságai ezen állomásokon közösen végzik. Ez megfelelt a magyar fél takerékossági szempontjainak. A genfi vasúti egyezményt csak az osztrák viszonylatban tudták teljesen megvalósítani.

A magyar – csehszlovák közös határállomások

Az utódállamoknak életbevágóan fontos volt az átmenő vasúti forgalom szabályozása. Így született meg Magyarország és Csehszlovákia vasútjai között az ideiglenes megállapodás a közös határpályaudvarok tárgyában, amely az 1922-ben kötött kereskedelmi szerződéssel kapcsolatban jött létre. Ekkor kötötték meg a csata-losonci vonalra vonatkozó passage egyezményt is.¹⁰ Az egész szerződés komplexum azonban nagyrészt

politikai okokból nem nyert megerősítést, nem ratifikálták. A problémát, később az okozta, hogy e szerződés megkötésekor elmulasztották kikérni a honvédelmi minisztérium véleményét. Így a katonai szempontokat nem tudták érvényesíteni.

Ezért az egyezmény megkötése különféle indulatokat váltott ki. TÁNCOS Gábor altbgy., a magyar-csehszlovák határ-megállapító bizottság elnöke például 1923. XI. 25-én a külügyminiszterhez írt jelentésében nehezményezte az egyezmény azon tartalmát, mely szerint a magyar – csehszlovák határon közös határállomások létesülnek.¹¹

A külügyminiszter válaszában kifejtette, hogy a csehszlovák köztársasággal 1922. XI. 22-én a közös határpályaudvarok tárgyában kötött egyezmény szerint, a Fülel-Salgótarjáni vonalon közös határállomást nem állapítottak meg.¹²

A magyar kormány nem kötötte le magát ezen a vonalon a közös határállomás tekintetében, hanem annak kijelölését későbbi tárgyalásokra bízta. A külügyminisztérium álláspontja szerint: „... a cseheknek fenti egyezmény szerint semminemű jogalapjuk nincsen arra, hogy Salgótarján állomásba való bejövetelüket kierőszakolják, annál kevésbé, miután a szerződési tárgyalások alkalmából, mikor a magyar fél nem volt hajlandó az általuk már akkor is javasolt Salgótarjánhoz, mint közös határállomáshoz, hozzájárulni. Ők viszont a magyar fél által javasolt Füleket, mely a magyaroknak politikai és forgalmi szempontokból közös határállomásnak leginkább megfelel nem járultak hozzá.”¹³

A másik tiltakozó fél a katonai vezetés volt. Ugyanis ebben — az 1922. évi, a közös határpályaudvarok tárgyában kötött egyezmény 2. cikk b. pontja alapján — jelölték ki az elszakított területen levő „Novo-Komarno”¹⁴ Č. S. D.¹⁵ Pályaudvart, mint közös határállomást. Az egyezmény 32. cikke értelmében a csehszlovák fél kötelezettséget vállalt arra, hogy a közös határállomásként megjelölt pályaudvarokat a közös határszolgálat lebonyolíthatása céljából a legrövidebb idő alatt ki fogják építeni.

A komáromi határállomás

A korabeli értékelések szerint Magyarországot a békeszerződés által teremtett viszonyok oly helyzetbe hozták, hogy külpolitikai bonyodalmak esetén, több fronton egyidejűleg beálló ellenségeskedésekkel kellett számolnia. Az új magyar határok kedvezőtlen védelmi lehetőségei, a főváros (és vele az ország) forgalmi központjának veszélyeztetett határmenti fekvése, úgymint a csonka Magyarország általános területi kicsinyisége lényegesen elősegíthették a szomszédok gyors és meglepetésszerű katonai beavatkozását.¹⁶

A magyar félnek engedélyezett 35 000 főnyi hadsereg állt szemben az ellenséges szomszédok 750 000 főnyi haderejével. Ezt súlyosbította — Magyarország központi fekvéséből adódóan — a lehető legkedvezőtlenebb stratégiai helyzet.¹⁷

Az erőviszonyok ezen aránytalansága miatt Magyarországnak, a rendelkezésre álló minimális erővel időt kellett volna nyernie a konfliktus diplomáciai úton történő rendezéséig. Ezért Magyarországnak okvetlenül szüksége volt arra, hogy a rendelkezésre álló vasúti hálózata révén a határ mentén gyors és nagyobb mérvű csapatmozgásokat (eltolásokat) hajtson végre. Ezt a követelményt már Budapest — mint a létező vasúti hálózat központját — a határ közeli fekvése eleve veszélyeztette. A vasúti hálózat központi felépítése folytán Budapesten dőlt el az a technikai lehetőség, hogy csapateltolásokat az egyik arcvonalról a másikra nagyobb mértékben végre tudják-e hajtani.

A csehszlovák határ Budapesttől északra való viaszozorítása már, mint vasút-stratégiai követelmény életbe vágó kérdést jelentett a magyar fél számára, hiszen a fővárostól alig egy-két napi meneteléssel északra 7 cseh vágány: Komárom és Rimaszombat között, köztük a nagy teljesítőképességű Pozsony – Párkányánai –(Vác) vonal, végződött az új határon. Ezáltal a csehek mind Párkányánána környékén a Duna balpartján, mint a pozsonyi hídfőben a folyó jobb partján gyorsan és meglepetésszerűen összpontosíthattak nagy erőket. Így a Dunai határ megvédése már eleve lehetetlen volt, mivel a megmaradt és teljesítő képessége folytán számításba jövő elkerülő vasutvonal Komáromnál ellenséges tűz alá kerülhetett.

A pozsonyi hídfő, valamint a Pozsony-Párkánynánai vonal a csehek általi birtoklása nemcsak a Fertő-tó, Pozsony és Győr közötti hegyesen az ellenséges átkarolásba kerülő terület megvédelmezését tette volna lehetetlenné, hanem azon kívül a hadműveletek további folytatásában a Dunántúlt az alsó Dunán védő magyar haderők hátát is fenyegethette.

Megtámadása esetén a túlerőben lévő szomszédjaival szemben Magyarország, csak abban az esetben folytathatott volna a Népszövetség beavatkozásáig időnyerés céljából ellenállást, ha a csehszlovák határ északon legalább annyira visszaszorításra került volna, hogy a Pozsony - Vác vonal magyar megszállás alá került volna és így Budapest veszélyeztetett határmenti fekvéséből kiszabadulhatott volna.

Végül a csehszlovák hivatali közegek befészkeltek magukat a magyar Komárom pályaudvarára, arra hivatkoztak, hogy a révkomáromi vasúti állomáson szükséges építkezések még nem fejeződtek be.¹⁸

Ezt a helyzetet igyekeztek fenntartani, hiszen a Duna jobb partján, magyar területen és az egyik legfontosabb magyar fővonalon ültek. Ennek a katonai (hírszerzési) előnyeit igyekeztek kihasználni.

A magyar katonai vezetés szerint a komáromi pályaudvar közös használata veszélyt jelentett: „Főforgalmunkat a legkönnyebben ellenőrizhetik. Az itt lebonyolódó vasúti forgalomból a legmesszebbmenő következtetéseket vonhatják le, és oly megfigyeléseket eszközölhetnek, melyek alkalmasak arra, hogy egész gazdasági berendezéseinkbe s a honvédelmet célzó intézkedéseinkbe kényelmesen betekintést nyerhetnek és kémkedési feladataikat veszélytelenül, és könnyen elláthatják. Ideális összekötőkapcsot képeznek a Magyarország területén működő cseh hírszerző hálózatok és a cseh anyaországban ellenünk dolgozó hírszerző központok között. Ezen fővonalon utazó idegenek s az egész vidék lakossága előtt jelenlétükkel eme forgalmas magyar pályaudvaron presztíszünknek a leghatásosabban árthatnak.”¹⁹

Magyar kísérletek a helyzet rendezésre

A kialakult helyzet tarthatatlanságát látva a katonai vezetés állandóan sürgette a Magyar Királyi Külügyminisztériumot, hogy kényszerítse a csehszlovák felet az egyezmény betartására, és a csehszlovák területen lévő komáromi közös határállomás mielőbbi megnyitását.

Nem történt semmi, sőt 1924. XI. 15-én a csehszlovák féllel egy újabb vasútközi ideiglenes egyezmény kötöttek, amelyben a komáromi MÁV pályaudvaron szolgálatot teljesítő cseh közegeknek a komáromi hídon való közlekedését szabályozták. E szerint pénzügyőrök, rendőrök és vasutasok állandó személyzete 6⁰⁰ - 24⁰⁰ óráig, illetve az utolsó vonat mindenkori kiindulása után még 40 percig tartózkodtak ideát. Ez idő alatt, (6⁰⁰ - 23⁰⁰ óráig) ezek a közúti hídon vagy a ki- és belépő vonatokkal visszatérhettek, és ismét beléphettek Komárom MÁV pályaudvarra. Az utolsó vonat kiindulása után a pályaudvaron csoportban egy magyar rendőr kísérete mellett is kiléphettek a közúti hídon a vonat kiindulása után 40 percen belül. A vonatkísérő személyzet a gyorsvonatoknál kb. 1-1 óra hosszát tartózkodhatott a pályaudvaron, vonattal léphettek be és mozdonyon távozhattak reggel, este mozdonyon léphettek be és vonattal térhettek vissza. Az inga- és tehervonat forgalomban a vonatkísérő személyzet a vonat be, illetve kimenetele közötti időben tartózkodhatott a pályaudvaron. Mozgóposta személyzete a postaátadás után a közúti hídon léphetett ki és 19⁰⁰ - 21⁰⁰ óra között léphetett be és a kimenő gyorsal léphetett ki. Állandóan nem tartózkodhattak sem Komárom városában, sem a pályaudvaron. A vámtisztek, pénzügyőrök és az állandó vasutas személyzet egész nap csak a komáromi pályaudvaron tartózkodhatott.

A személypályaudvaron egy útlevélező helység, egy vámhivatali iroda és egy raktár, a teherpályaudvaron egy vámhivatali helyiség, egy vasúti irodahelyiség, és raktár állt a rendelkezésükre.

A városban szabad mozgásuk volt. Étkezni és aludni azonban visszajártak csehszlovák oldalra. A közös tárgyaláson a magyar fél minden kérést teljesített: megengedték a közúti hídon való ki- és belépést bármely időpontban, a városban

való szabad mozgást, továbbá szolgálatban az oldalfegyver viselését. stb.

A magyar katonai vezetés a rendvédelmi szervekkel együtt mindent elkövetett, hogy ezt a nemzetbiztonsági szempontból hátrányos helyzetet ellensúlyozzák és a csehszlovák törekvéseket semlegesítsék. Az életbe léptetett rendszabályokkal csak azt érték el, hogy a csehszlovák fél óvatosabb lett, a magyar „közegekkel” agresszívebben léptek fel, sőt a diplomáciai utat is felhasználták, hogy a nekik veszélyes magyar „közegeket” Komáromból eltávolítsák.

A katonai vezetés 1925. II. 9-én egy minisztertanácsi előterjesztésben javasolta a kormánynak, hogy jegyzékben szólítsa fel a csehszlovák felet az Új-Komáromi pályaudvar kiépítésére, hogy a közös határellenőrző szolgálatot ott lehessen lebonyolítani. „Addig is, amíg az építkezés be nem fejeződik, idegenesen olyan egyezményt kössenek, amely szerint a határellenőrző szolgálatot a két állam közegei külön-külön a saját területükön végezzék, a magyar vonatkísérő személyzet felváltása pedig csehszlovák-Komáromban történjen meg. Ez az ideiglenes egyezmény a lehető legrövidebb időn belül léptetésre kerüljön életbe. Ennek az indítványnak a jogosságát a csehszlovák féllel kötött hasonló egyezmény támasztja alá, amely alapján, a magyar területen közösnek kijelölt Somoskőújfalu határállomáson szükséges építkezések két éven belül befejezendők s addig a határellenőrző szolgálatot csehszlovák részről csehszlovák területen, magyar részről pedig Salgótarjában végzik, míg a csehszlovák vonatkísérő személyzet Salgótarjában bejár. Bár teljes tudatában vagyok annak, hogy ezen indítványom az utazó közönség kényelmének rovására történik, anyagi és forgalmi érdekek ezzel hátrányt szenvednek és megvalósítása nehézségekbe fog ütközni, nézetem szerint a jelenlegi helyzet megszüntetéséhez az állam biztonsága és prestige érdekében mindazonáltal feltétlenül ragaszkodnom kell. Ismeretes, hogy a minket környező államok – érdekeik megvédéséről lévén szó – olykor a legbrutálisabb eszközökkel túteszik magukat a közönség érdekein és nemzetközi szerződéseken, tehát indo-

kolt, hogy e kérdésben nálunk is az állam érdeke legyen a döntő.”²⁰

A Magyar Királyi Külügyminisztérium véleménye szerint a Csehszlovák Köztársasággal a közös határpályaudvarok tárgyában 1922. év novemberében kötött és 1923. III. 8-án aláírt egyezményre nem lehetett hivatkozni mint jogalapra, mert még nem lépett életbe. Igaz a magyar kormány az egyezményt ratifikálta, de a ratifikált okmányok kicserélése addig még nem történt meg.

Ezen kívül Somoskőújfalu közös határállomás kiépítése, — amelyet 1923. II. 9-én a Nemzetek Szövetsége felhívására kötöttek, és amely 1924. X. 23-án lépett életbe — kapcsán vállalt magyar kötelezettségekre a határidőt a MÁV beruházási hitel fedezet hiányában nem tudta tartani.²¹ Ezek alapján a külügyi vezetés felette aggályosnak tartotta, hogy a csehszlovák kormányt egy még életbe nem lépett egyezmény alapján szólítsa fel Új-Komárom közös határállomás kiépítésére, mikor a magyar fél egy már életbe lépett egyezménynek hasonló határozmányait nem tudja betartani.²² A Magyar Királyi Külügyminisztérium ebben a formában, ilyen megoldáshoz nem járult hozzá.

A kérdés súlyára való tekintettel az érintett szervek egy tárcaközi értekezleten tisztázták a magyar álláspontot. A MÁV álláspontja szerint — a két vasút között kötött — megállapodás megváltoztatására nem volt alap, illetve indok, ugyanis a MÁV – amelynek elő kellett volna állnia azzal a javaslattal, hogy a közös pályaudvart a csehszlovák oldalra helyeztessék át, — nem tudott olyan elfogadható indokokat felhozni, amellyel bizonyíthatta volna a csehszlovák félnek, hogy a magyar oldalon fekvő Komáromi pályaudvarra szükség volt, és hogy a közös pályaudvar a túlsó oldalon legyen. Ez a helyzet a MÁV-nak mindenféleképpen előnyösnek bizonyult.

A Magyar Királyi Belügyminisztérium kifogásolta, hogy a közös határállomásokon a csehszlovák személyzet létszáma aránytalanul meghaladta a magyar személyzet létszámát. Mivel pénzügyi nehézségek miatt nem tudtak magyar közegeket kiküldeni csehszlovák területre, követelték a magyar területen

szolgálatot teljesítő csehszlovák személyzet létszámának csökkentését.

A katonai vezetés képviselőjében SZTÓJAKOVICS (SZTÓ-JAI) Döme vezérkari ezredes nem tartotta célravezetőnek e témát újabb barátságos eszmecsere útján szorgalmazni, mert az addigi kísérletek nem vezettek eredményre. Biztosra vehetőnek tekintette, hogy az egyezmény ratifikálása után a csehszlovák fél még évekig el fogják húzni a cseh-Komáromi átlomás kiépítését. Továbbra is fenntartotta azt az álláspontot, hogy a komáromi vasútállomás ügyében — amelyet két vasúti társaság kötött — a kormánynak volna jogalapja fellépni e helyzet ellen.

A Magyar Királyi Külügyminisztérium két megoldást javasolt. Az egyik az volt, hogy a magyar félnek fel kell hívni az illetékes csehszlovák hatóságokat a kérdés újabb megbeszélésére. Másik megoldás, hogy a prágai magyar követség útján a csehszlovák kormányt megsürgetni „ . . . barátságos úton szorgalmaztassák” a közös határ-pályaudvari egyezmény ratifikált példányainak mielőbbi kicserélésére. Ennek megtörténte után a szükséges jogalap meglévin, már határozottabb formában követelhetnék a révkomáromi csehszlovák határállomás záros határidőn belüli kiépítését és használatba vételét. Így a MÁV és a Č. S. D. közötti megállapodás azonnal felmondható lesz, mert ezt az állapotot a magyar kormány nem fogadja el.²³

A szót tett követte, mind a határpályaudvari, és ezzel együtt a csata-losonci egyezményt megerősítő okmányainak kicserélése érdekében, jegyzőkönyvtervezet szövegét eljuttatták a csehszlovák félnek. A csehszlovák kormány hajlandóságot mutatott, hogy mindkét egyezményt életbe léptesse. 1926. VIII. 10-én a cseh jegyzőkönyvi tervezethez a magyar fél hozzájárult, és így az okmányok kicserélésének már semmi sem állta volna útját. Azonban a prágai kormány visszahúzódott a határpályaudvar életbeléptetésének gondolatától, és csak a csata-losonci vonalra vonatkozó megállapodásról folyt tovább az iratváltás.²⁴

A csehszlovák kormány álláspontja megmerevedésének valószínűsíthető oka egy incidens volt. 1925. VIII. 18-án, Szé-

kesfehérváron a rendőrség rutinszerű ellenőrzésnél, az Újkomárom állomásra közlekedő csehszlovák helyi vonat hivatalos közegeit — miután már előzetes megfigyelés alapján e közegek egyike kémgyanússá vált — megmotoztatta és az egyik rendőrnél, HABARDA Jánosnál magyar katonai iratokat találtak.²⁵ A katonai ügyészség kémkedés büntette miatt bűnvádi eljárást indított.

A katonai vezetés ezt az ügyet felhasználva ismét sürgette a Magyar Királyi Külügyminisztériumot a ratifikálás kikényszerítésére.²⁶

A budapesti csehszlovák követ az elfogás körülményeire hivatkozva állandóan és nyomatékkel közbenjárt a Magyar Királyi Külügyminisztériumban a rendőr szabadon bocsátása érdekében. A honvédelmi minisztérium, látva a csehszlovák kormány erőfeszítéseit a cseh rendőr szabadon bocsátására, csak abban az esetben volt őt hajlandó elengedni, ha a csehszlovák fél ennek ellenében a határpályaudvart áthelyezi Révkomáromba.

Később kiderült, hogy azokat az iratokat, amelyek alapján a cseh rendőrt kémkedés miatt elfogták egy magyar ügynök adta, aki mögött valószínűleg a magyar titkosszolgálat állt.

A csehszlovák követség — miután ez nyilvánvalóvá vált — jegyzékben, és személyesen szóvá tette a komáromi viszonyokat, amelyet összekapcsolt a kémkedés miatt letartóztatott cseh rendőr ügyével. A csehszlovák álláspont az volt, hogy — a még ratifikálatlan határpályaudvari egyezmény szerint — a magyar fél a cseh rendőrnek azonnali áthelyezését követelhetne volna, anélkül, hogy rögtön ilyen érvhez kellett volna folyamodni. Ha ezt az eljárást megtorolnák, akkor igen valószínű, hogy állandó sűrűlódások fognak bekövetkezni, mert hol a csehszlovák, hol a magyar fél fogja a közös pályaudvaron szolgálatot teljesítő személyeket elfogni, és így az ott szolgálatot teljesítők személyes biztonsága nem látszanék biztosítotttnak.²⁷

A Magyar Királyi Külügyminisztérium három részre osztotta az ügyet, ugyanis a csehszlovák államra sértő lett volna, ha a Komárom MÁV állomás kiürítését kapcsolatba hozzák

volna a kémkedés miatt őrizetbe vett cseh rendőr szabadon bocsáttatásával, és a provokációt kidolgozó magyar tiszt áthelyezésével. Így úgy tűnt, hogy a három kiadvány között formailag nincs összefüggés. Valóságban ez az összefüggés mégis fennállt, mert mindaddig, amíg a közös határpályaudvar Komárom MÁV-ról Újkomáromba nem helyezték át, addig sem a cseh rendőr kiadatásáról, sem pedig a magyar tiszt áthelyezéséről nem lehetett szó. Igaz, a Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium a cseh rendőr esetleges csere nélkül való kiszolgáltatásához előzetesen hozzájárult, azonban az ellene folyó bűnügyet a tárgyalások befejezéséig felfüggesztette.²⁸

A csehszlovák kormánynál ez a magyar állásfoglalás megint ellenkezést váltott ki a határ-pályaudvari egyezményel szemben. A csehszlovák követ úgy nyilatkozott, hogy most már az egyezmény csak lényegbe vágó módosításokkal lenne cseh részről életbe léptethető, például gondoskodni kellene benne arról, hogy a HABARDA Jánoséhoz hasonló esetek ne ismétlődhessenek meg. Egyben továbbra is mereven ragaszkodott HABARDA János feltétel nélküli szabadon bocsátásához.²⁹

Mivel a révkomáromi határállomás témája így holtpontra jutott, a magyar külügyi vezetés úgy határozott, hogy a két kérdés közötti összefüggést megszünteti. Ugyanis HABARDA János fogva tartása teljesen alkalmatlan eszköznek mutatkozott a cseheknek Komáromból való eltávolítására.

Így maradt a másik út, amely sokkal alkalmasabb eszköznek bizonyult, vagyis a határ-pályaudvari egyezmény mielőbbi életbe léptetése. A csehszlovák követ levélben is megerősítette, hogy kormányánál az egyezmény megerősítő okmányainak kicserélését minden befolyásával szorgalmazni fogja. Szóban megállapodtak, hogy az egyezmény életbeléptetését az annak kiegészítését célzó csehszlovák tervek sem fogják késleltetni, amennyiben a kicserélési jegyzőkönyvbe a még nyílt kérdések tekintetében oly „paktum de contrahendo”³⁰-szerű megállapodást vesznek fel, hogy a két kormány az egyezmény interpretálása tárgyában — esetleg záros határidő alatt — egy külön

megállapodást fog kötni. Ezek után a kémkedésért letartóztatott cseh rendőrt elengedték.

A diplomáciai gépezet mozgásba lendült. A magyar kormány a csehszlovák jegyzékre adott válaszában elállt attól a szándékától, hogy a jegyzőkönyv szövegének megállapítását szakértők előzetes megbeszéléséhez kösse. A csehszlovák jegyzéktervezetet „tel quel”³¹ elfogadták azzal, hogy az egyezmény interpretálása tárgyában később kötendő megállapodás megkötése akkor lép érvénybe, ha ahhoz mindkét fél hozzá fog járulni. Az okmányok kicserélésének ezek után tehát többé nem volt akadály.

A csehszlovák félnek felhozott magyar indok az volt, hogy a magyar kormány a számos incidenst és a legutóbbi HABARDA János-féle incidenst is annak tudja be, hogy a kérdéses határ-pályaudvari egyezmény nem lépett életbe, hiányzik a biztos jogalap, amely a határpályaudvarok szolgálatának zavartalanságát biztosítaná.³²

A diplomácia csatározásokkal párhuzamosan, 1925. XII. 15-én Komáromban tárgyalások folytak a két vasúttársaság, a vámórség és vámhivatalok, a pénzügyőrség, a rendőrség és a posta szakembereinek bevonásával. A jegyzőkönyvekből kiderül, hogy a révkomáromi csehszlovák állomás kiépítése csak szakaszosan valósulhat meg és a legsürgősebb munkák, — amelyek a közös szolgálat minimális ellátása érdekében szükségesek — csak egy év alatt jöhetnek létre. A MÁV képviselője is kijelentette, hogy személyes meggyőződése szerint a cseheknek még a legjobb akarat mellett sem áll módjukban a munkálatokat hamarabb befejezni és nem is helyezhetik át a közös pályaudvart, hacsak nem ütnék agyon saját helyi és Duna-átrakodási forgalmukat.³³

A Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium közölte, hogy a csehszlovák fél az előkészítő munkálatokat már 1927. év tavaszán, az építkezést pedig 1928 tavaszán, legkésőbb nyarán megkezdte.³⁴ A beérkezett jelentések szerint a cseh kormány semmiféle építkezésbe nem kezdett Révkomáromban, de még annak megkezdésére előmunkálatokat sem tett,

sőt az összes jelek arra engednek következtetni, hogy egyáltalán nem is szándékoznak építeni.

A katonai vezetést a helyzet továbbra is aggasztotta, újabb és újabb átiratokkal ostromolta a Magyar Királyi Külügyminisztériumot. Állandóan ismételte azt a veszélyt, amelyet a közös határpályaudvar megléte okozott a katonai vezetésnek. Érveik voltak:

- a csehek a Duna jobb partján, magyar területen, fővonalunkon vannak;

- külföldi és belföldi főforgalmunkat a legkönnyebben – feltűnés nélkül – ellenőrizhetik, ebből messzemenő következtetéseket vonhatnak le;

- gazdasági berendezkedésünkre, honvédelmet célzó intézkedéseinkre, kémkedési feladatokat veszélytelenül és könnyen elláthatják annál is inkább, mert még a teherpályaudvaron is hivatalos helyiséggel rendelkeznek;

- a komáromi MAV pályaudvar közös határállomásnak szintén nincs berendezve, a vonatok ellenőrzése a legnagyobb nehézségek mellett végezhető (gyér világítás, kocsilökés, vonat kettéválasztása stb.).

A katonai vezetés 1928 novemberében újabb adatokkal szolgált a magyar területen dolgozó csehszlovák állampolgárok létszámát illetően. Összességében Komáromban mintegy 700 fő körüli csehszlovák vasutas tevékenykedett rendszeresen.³⁵

Ezzel szemben a magyar hivatalos közegek létszáma: az államrendőrség kirendeltsége 10 fő, a vámhivatal kirendeltsége 18 fő, az államvasutak állandóan Komáromban tartózkodó és oda bejáró személyzetének száma mintegy 200 fő volt.

A jelentés felhívta a figyelmet azebből fakadó nehézségekre.³⁶

A jelentés kiemelte, hogy ideális összekötő kapcsolatot képeztek a Magyarországon burkoltan működő cseh hírszerző hálózatok és a Felvidéken, valamint a cseh anyaországban ellenünk dolgozó cseh hírszerző központok között.³⁷

Ugyanakkor rámutatott arra a tényre, hogy nem egy panaszerült fel az elszakított magyarság részéről, hogy a cseh

közegek őket magyar területen is állandóan szemmel tartották. Nem csak azt figyelték meg, hogy merre és milyen vonattal utaztak el, hanem azt is, hogy kikkel érintkeztek. Ezen megfigyelések következtében, többektől visszatérés után a csehek az útlevelet vagy az átkelési igazolványt elkobozták azért, mert az illetők a cseheknek nem tetsző egyénnel érintkeztek.³⁸

A csehszlovák kormány a komáromi MÁV pályaudvar fenntartási költségeinek felét viselte. Mégis a Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium átirata ezt aránytalannak tartotta azzal, amilyen kárt okozhatott volna egy esetleges fegyveres konfliktus esetén a csehszlovákok komáromi jelenléte.

A diplomácia csatározások, jegyzékváltások tovább folytak. 1929 márciusában a MÁV Révkomárom Č. S. D. állomáson helyszíni szemlét tartott. A csehszlovák államvasutak által kidolgozott bővítési terveket nézték meg, és véleményezték az átmeneti szolgálat lebonyolítása céljából magyar részről igényelt építményeket, illetve helyiségeket. Megállapították, hogy Révkomárom Č. S. D. állomás jelenlegi állapotában a közös határszolgálat ellátására teljesen alkalmatlan és addig, míg a jegyzőkönyvben felsorolt bővítési munkálatokat be nem fejezik, a közös határszolgálatnak egy része sem helyezhető át, Komárom MÁV állomásról Révkomárom Č. S. D. állomásra.

A csehszlovák képviselők kijelentették, hogy a bővítési munkálatokat még 1930 nyarán megkezdik és a közös határszolgálat lebonyolítására okvetlenül szükséges munkálatokat befejezik, hogy 1931 elején már az egész határszolgálat Révkomárom Č. S. D. állomáson végezhető legyen.³⁹

A csehszlovák fél újból nyomatékosan sürgette Szob határállomás kiépítését. A MÁV álláspontja az volt, hogy ez elől már nem térhet ki. Szob állomást legalább olyan csekély mértékben ki kellett építeni, hogy a csehszlovák határvámhivatal, mely akkor még Párkány Č. S. D. állomáson működött, szintén Szob közös határállomásra váljék áthelyezhetővé. Attól tartottak, hogy ha ez nem történne meg, akkor Révkomárom Č. S. D. állomás kiépítése sem fejeződne be a beígért időpontig.

Végül is a magyar Komáromban maradt a közös határállomás.⁴⁰

Jegyzetek:

¹ CSÜLLÖG: A Kárpát-medencei államtér problémái Trianon után. 56-61.p. ; Idem: Áramlási terek és államhatárok Közép-Európában – Magyarország történeti térhelyzetének áttekintése. 7-14.p.

² SUBA: *Magyarország határának kitűzése és felmérése 1921-1925 között. (A határmegállapító bizottságok működése.)* I.köt. 15.p.

³ Magyarországot elkerülő vasútvonalak voltak:

- csehszlovák viszonylatban: Kassa- Sátoraljaújhely vasútállomás - Csap – Bályu – Királyháza;

- román viszonylatban: Szatmárnémeti - Nagykároly - Nagyvárad - Arad Temesvár;

- jugoszláv viszonylatban: Szabadka-Zombor vonal.

⁴ Közlekedési nehézségek keletkeztek Salgótarján, Sátoraljaújhely, Sopron, Szeged, Baja térségeiben.

⁵ SUBA: A Trianoni határ által kettévágott vasutak, vasúti határállomások. 487-507.p.

⁶ 1921/XXXIII.tc. 295-308.§

A trianoni békediktátumban a vasúti forgalomra vonatkozóan a magyar államra rótt kötelezettségek túlnyomó része ugyanazon okmány 313. cikkel értelmében 1924. VII. 31-vel megsűnt.

⁷ - 32 200/1923. (VII. 31.) KÉM.r.

- SUBA: A Trianoni határ által kettévágott vasutak, vasúti határállomások. 487-507.p. op.cit.

⁸ 1923. VII. 31-én Magyarország 19 vármegyéjében a magyar állam fennhatósága alá tartozó 51 határszéli vasúti állomás működött.

⁹ A vasúti árufuvarozásra vonatkozó 1924. X. 23-án Bernben aláírt új nemzetközi egyezményt a Genfben tartott nemzetközi vasúti egyezmény megerősítette, kibővítette.

1929/XXII.tc.

¹⁰ A csehszlovák uralom alá került Párkányánána - Csata vasútvonalából ágazott ki az- Ipolyság - Drégelypalánk - Balassagyarmat vasútvonal. Drégelypalánk és Ipolyság között 6,3 km hosszú vasúti pályát az országhatár kettévágta. A Drégelypalánkról Vácra vezető vonalat 1909-ben adták át a forgalomnak. Így Drégelypalánk egyrészt a Vác - Csata-Léva - Zólyom - Besztecebánya vasútvonal másrészt és a Balassagyarmati vasútvonal határállomásává is vált. A békediktátum értelmében a csehszlovák szerelvények Ipolyság és Losonc között Balassagyarmaton keresztül a MÁV vonalán, úgynevezett passage-forgalomban közlekedtek, ráadásul úgy, hogy magyar utasok is igénybe vehették ezeket. Az átmenő forgalom azonban a MÁV vonal pályaaállapotának romlása miatt 1927-ben leállt.

¹¹ TÁNCOS Gábor altbgy. tudomására jutott, hogy a magyar és a csehszlovák kormány megbízottjai 1922. XI. 22-én vasúti egyezményt kötöttek. Eszerint mindenütt a magyar-csehszlovák határon közös vasúti határállomások lesznek berendezve. TÁNCOS Gábor altbgy. kifejtette: „ . . . már most én

a kormánytól azt az instrukciót kaptam, hogy a Salgótarján - Füleki vonalon ne legyen közös határállomás, hanem a csehek használják — a Népszövetség döntése szerint — Somoskőújfalut, a magyarok pedig Salgótarját. A csehek a fenti egyezmény alapján mindent elkövetnek, hogy ezen a vonalon is közös határállomás legyen. Somoskőújfalu erre nem lévén alkalmas, a csehek politikai okokból szeretnék közegeiket Salgótarjánba befészkelni. Az antant államok küldöttei egyelőre azon az állásponton álltak, hogy az 1922. XI. 22-i konvenció nem lévén még ratifikálva, Magyarországra nézve nem volt kötelező.”

- MNL.OL.K69. a magyar külügyi tárca gazdaságpolitikai osztálya. III/b-1947/C.1923. Táncos Gábor altbgy. jelentése a külügyminiszternek.

- SUBA: Egy határmegállapító bizottság anatómiája: a magyar- csehszlovák határmegállapító bizottság szervezete 1921- 1925. 199-224.p.

- SUBA János: A határkijelölés humán faktorai a XIX-XX. században.

¹² Az 1929. XI. 22-ei egyezmény erre vonatkozó cikke a következőképpen szólt: „*A Filakovo-Somosova-Salgótarján-Hatvan-i vonalon az átmeneti szolgálat ideiglenesen ugyanoly módon fog lebonyolítani, mint jelenleg. A határnak e területén Magyarország és Csehszlovákia között történő végleges megállapítása után a két szerződő fél kormányai közös határpályaudvar kijelölése tárgyában meg fognak állapodni.*”

- MNL.OL.K69. op.cit. a magyar külügyi tárca gazdaságpolitikai osztálya. III/b-96844/4-1923.KÜM.Salgótarján közös határállomás ügyében.

¹³ Loc.cit.

¹⁴ Komárom szlovákul *Komárno*, németül *Komorn*, mivel a határ Duna folyó lett, ezzel elválasztották a város északi és déli részét. A kisebb rész — szintén Komárom néven — a mai Magyarország területéhez tartozik. Az északi részt gyakran Észak-Komáromnak, (Novo-komarno) Öreg-Komáromnak vagy Révkomáromnak is hívják, hogy megkülönböztessék a déli, azonos nevű magyarországi városrésztől. A két várost közúti (Erzsébet híd) és vasúti (Komáromi vasúti összekötő) híd köti össze. Révkomárom elnevezés Magyarországon az 1990-es években a médiában és a köznyelvben is elterjedt, a földrajzinév-bizottság is ennek használata mellett döntött. A korabeli hivatalos dokumentumokban következetlenül több nevet :Novo-komarno, Cseh Komárom, Új-komárom, Újkomárom használtak.

¹⁵ *Československé státní dráhy* (rövidítve: ČSD) = Csehszlovák Államvasutak.

¹⁶ PARÁDI: A Magyar Királyi Vámórség a polgári magyar állam rendvédelmi testülete. 81-83.p.

¹⁷ Idem: A dualizmuskori és a két világháború közötti Magyar Királyság határőrizete. 77.p.

¹⁸ MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-18. 333/titk. szám VI-2. r.-1925 HM. Minisztertanácsi előterjesztés.

¹⁹ Loc.cit.

²⁰ Loc.cit.

²¹ MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-MÁV-79268/V.sz. átirat a KÜM-hez Somoskőújfalu közös határállomás kiépítése tárgyában.

²² MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-53651/4-1925.KÜM véleménye a HM minisztertanácsi előterjesztésére a komáromi közös határállomásnak a csehek által való használata tárgyában.

²³ MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-19.637/titk. szám VI.-2. R. 1925. HM Komárom közös határállomásról a csehek eltávolítása tárgyában tárcaközi értekezlet.

²⁴ MNL.OL.K69. op.cit. III/b. 67711/4.-KÜM átirat.

²⁵ MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-167/res.-1925- HABARDA János és tsa. csehszlovák állampolgárok kémkedés miatt történt letartóztatása.

²⁶ A honvédelmi miniszter az esetről azt írta, hogy: „A fent vázolt kémkedési eset, mely eddig aggályaimat mindenben igazolja és bizonyítéka annak, hogy a mai helyzet immár fenn nem tartható, ismételten arra késztet Nagyméltóságodat felkérni, szíveskedjék az említett egyezmény ratifikálását mielőbb alkalmazni. Amennyiben a ratifikálás eddig már megtörtént volna, kérem minden rendelkezésre álló eszközzel oda hatni, hogy a cseh hivatalos közegek az egyezmény szerinti közös határpályaudvarra, azaz Komarno-ba mielőbb átmenjenek.”

MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-22.067/titk. szám VI.-2. r. 1925. HM. Komárom közös határállomásról a csehek eltávolítása és Somoskőújfalu közös határállomás kiépítése.

²⁷ MNL.OL.K69. op.cit. III/b. Feljegyzés a KÜM számára (szám nélkül).

²⁸ MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-73.822/4-1925. KÜM a csehszlovák követ-ség jegyzéke.

²⁹ MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-79409/4-1925, 78352/4-1925 KÜM a határpályaudvarok tárgyában Csehszlovákiával kötött egyezmény életbeléptetése Küm átirata a Prágai magyar követnek.

³⁰ Előleges tárgyalások egy jövőben megkötendő szerződés iránt az úgynevezett tractatumok, kötelmet nem szülnek. Más szempont alá esik azonban az előleges szerződés az úgynevezett pactum de contrahendo, amely feltéve, hogy a kötendő szerződés lényeges részeire nézve határozott megállapodást tartalmaz, joghatályos és kötelező.

³¹ Tel-quel = olyan, amilyen. A külkereskedelemben használt fogalom, amely legtöbbször nem egységes és nem is pontosan meghatározható minőségű árura utal. Ezzel a záradékkal az eladó az árú minőségéből adódó kockázatokat a vevőre hárítja, minthogy a vevő az árut pontos és meghatározott minőségi előírás nélkül veszi meg.

³² „Mivel pedig mi ilyen incidenseket a jószomszédi viszony érdekében kiküszöbölni igyekszünk, aminek bizonyítékát, Habarda szabadon bocsátásával is adtuk, felkérjük a csehszlovák kormányt, hogy e törekvésében a maga részéről, a határpályaudvarokról szóló egyezmény gyors életbe léptetésével segítségünkre legyen.”

MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-51.003/4.-1926. KÜM átirat.

³³ MNL.OL.K69. op.cit. III/b. Feljegyzés a KÜM számára (szám nélküli)

³⁴ MNL.OL.K69. op.cit. III/b.-51785/4.-1927.- KerM. értesítése a vasúti társaságok tárgyalásairól.

³⁵ „E szerint Komáromban állandóan tartózkodó, illetve oda bejáró hatósági személyzet: állandóan bejáró vasúti személyzet 12 fő, a pozsonyi Csd. ellenőrző személyzet 83 fő, az állandó vám- és pénzügyőri személyzet 25 fő, állandó rendőrségi személyzet 11 fő, az érsekújvári mozgóposta személyzet 17 fő, a prágai 7. sz. mozgóposta személyzete 157 fő, Összesen: 305 fő. Ebben a létszámban nincsen benne a vonatkísérő személyzet létszáma, amely ugyancsak megközelíti a 300 főt. Fenti létszámból állandóan, – részben felváltva – 50 fő tartózkodik Komáromban. Ehhez járul még az időnként bejáró postások és vonatkísérő egyének száma, mely naponta kb. 100 főre, rúg. Így naponta kb. 150 fő cseh hivatali közeg tartózkodik Komáromban hosszabb-rövidebb ideig. Nem is szólva a presztis szempontokról, hogy az átutazó idegenek a nagyszámú egyenruhás cseh hivatali közegek láttára méltán az hihetik, hogy Komárom is cseh terület. Jelenlétük tehát úgy az átutazó idegen, mint a saját lakosságunk előtt a leghatározottabban árt.” MNL.OL.K69. op.cit. III/b.- 18507/biz.VI.-2-D.-1928. HM komáromi pályaudvar kiürítése a csehek által.

³⁶ „E számbeli adatok mutatják azt, hogy a »súlypont mennyire a csehek oldalán van.« A csehszlovák alkalmazottak akár a közúti hídon, akár a vasúton állandóan szabadon mozoghatnak. Ugyancsak szabad mozgás van biztosítva a városban is. Ily nagyszámú cseh közeg ellenőrzése a több mint 2 km hosszú pályaudvaron és a nagy kiterjedésű, fejlődő Komáromban igen nagy nehézséggel jár, a jelenlegi csekély létszám mellett úgyszólván lehetetlen. A nagy számban bejáró cseh hivatalos közegek a tapasztalatok szerint úgy a cseh katonai, mint politikai kémszervezetek által egytől-egyig be vannak szervezve. Működésüket megakadályozni csak úgy lehetne, ha Komáromból őket mielőbb kitelepítjük.”

Loc.cit.

³⁷ „De nemcsak a kémkedésben nyilvánul meg ellenünk irányuló tevékenységük, hanem miként az Nagyméltóságod előtt is ismeretes, katonáinkat Csehszlovákiába való átszállításra is csábítják.”

Loc.cit.

³⁸ Loc.cit.

³⁹ MNL.OL.K69. op.cit. III/b. 100921/1929. szám F.- MÁV jelentés a kereskedelmiügyi Miniszterhez.

⁴⁰ Csehszlovák viszonylatban a határállomások voltak magyar oldalon: Hegyeshalom, Komárom, Szob, Drégelypalánk, Ipolytarnóc, Somoskőújfalu, Bánréve Tornanádaska és Hidasnémeti. Csehszlovák oldalon Pozsonyújfalu, Szlovákújhely és Csap. 11 vonalon zajlott az átmenő forgalom.

A Csehszlovák Köztársasággal 1927. V. 31-én kötött kereskedelmi szerződés melléklete tartalmazza a létrejött egyezményt a vasúti forgalom tárgyában.

1927/XVII.tc.

Forrás- és irodalomjegyzék (a jegyzetekben alkalmazott rövidítések oldása):

TANULMÁNYOK

- CSÜLLÖG: A Kárpát-medencei államtér problémái Trianon után. (1.;) — CSÜLLÖG Gábor: A Kárpát-medencei államtér problémái Trianon után. *Közép-Európai Közlemények*, III.évf. (2010) 4.sz. 56-61.p. HU-ISSN 1789-6339.
- CSÜLLÖG: Áramlási terek és államhatárok Közép-Európában – Magyarország történeti térhelyzetének áttekintése. (1.;) — CSÜLLÖG Gábor: Áramlási terek és államhatárok Közép-Európában – Magyarország történeti térhelyzetének áttekintése. *Közép-Európai Közlemények*, V.évf. (2012) 1.sz. 7-14.p. HU-ISSN 1789-6339
- PARÁDI: A dualizmus-kori és a két világháború közötti Magyar Királyság határőrizete. (17.;) — PARÁDI József: A dualizmuskori és a két világháború közötti Magyar Királyság határőrizete. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XXIV.évf. (2014) 39-40-41-42.sz. 71-80.p. HU-ISSN 1216-6774.
- PARÁDI: A Magyar Királyi Vámőrség a polgári magyar állam rendvédelmi testülete. (16.;) — PARÁDI József: A Magyar Királyi Vámőrség a polgári magyar állam rendvédelmi testülete. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordini)*, XIV.évf. (2014) 39-40-41-42.sz. 81-98.p. HU-ISSN 1216-6774.
- SUBA: Egy határmegállapító bizottság anatómiája: a magyar-csehszlovák határmegállapító bizottság szervezete 1921-1925. (11.;) — SUBA János: Egy határmegállapító bizottság anatómiája: a magyar-csehszlovák határmegállapító bizottság szervezete 1921-1925. 199-224.p. In: PÁSZTOR Cecília (szerk.): *„Ahol a határ elválaszt” Trianon és következményei a Kárpát-medencében*. Balassagyarmat – Salgótarján - Várpalota, 2002, Nagy Iván Történész Kör - Nógrád Megyei Levéltár - Szindbád Kht. 558 p. HU-ISBN 963 72 4345 3. /Nagy Iván könyvek./ HU-ISSN 1418-7086. /Kárpátia könyvek./ HU-ISSN 1588-6328.
- SUBA: A határkijelölés humán faktorai a XIX-XX. században. (11.;) — SUBA János: A határkijelölés humán faktorai a XIX-XX. században. *Rendvédelem-történeti Füzetek (Acta Historiae Praesidii Ordinis)*, XIV. évf. (2008) 17.sz. 84-96.p. HU-ISSN 1216-6774. A tanulmány korábbi változata 2003. november 11-én Budapesten hangzott el a Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság által szervezett rendvédelem-történeti tudományos konferen-

ciasorozatnak „*A rendvédelem humán viszonyai*” című XVII. konferenciáján. A publikált tanulmány az előadás javított, bővített és átdolgozott változata.

SUBA: A Trianoni határ által kettévágott vasutak, vasúti határállomások.
(5.;)

— SUBA János: A Trianoni határ által kettévágott vasutak, vasúti határállomások. 487-507 p. In KÓKAI Sándor (szerk.): *A változó világ XXI. századi kihívásai Tanulmánykötet prof. Dr. Hanusz Árpád egyetemi tanár 70. születésnapja tiszteletére*. Nyíregyháza, 2016, Nyíregyházi Egyetem Túrizmus és Földrajztudományi Intézet. 602 p. HU-ISBN 978 615 55 4563 4.

KÉZIRATOK

SUBA
(2.;)

— SUBA János: *Magyarország határának kitűzése és felmérése 1921-1925 között*. Bölcsészdoktori disszertáció (ELTE-BTK) Kézirat. Budapest, 1996.

LEVÉL- IRAT ÉS DOKUMENTUMTÁRAK

MNL.OL.K69.
(11.;12.;13.;18.;19.;
20.;21.;22.;23.;24.;
25.;26.;27.;28.;29.;
32.;33.;34.;35.;36.;
37.;38.;39.;)

— MNL. (Magyar Nemzeti Levéltár) OL. (Országos Levéltár) K69. (Polgári központi kormányhatóságok iratainak gyűjteménye 1867-1945)

JOGSZABÁLYOK

1921/XXXIII.tc.
(6.;)

— 1921/XXXIII.tc. az Észak Amerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákiával 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről.

1927/XVII.tc.
(40.;)

— 1927/XVII.tc. a Csehszlovák Köztársasággal 1927. évi május hó 31-én kötött kereskedelmi szerződés becikkelyezéséről.

- 1929/XXII.tc. (9. ;) — 1929/XXII.tc. a közlekedés és az átmenő forgalom tárgyában 1923. évben Genfben tartott általános értekezleten megállapított okmányok becikkelyezéséről.
- 32 200/1923. (VII. 31.) KÉM.r. (7. ;) — 32 200/1923. (VII. 31.) KÉM.r. Az élelmiszcikkeknek a határsáv területére és területén történő szállításokat szabályozó 7 006/1922. számú rendeletnek módosítása, illetőleg kiegészítése tárgyában.
Budapesti Közlöny, LVII.évf. (1923) 171.sz. 16 .p.